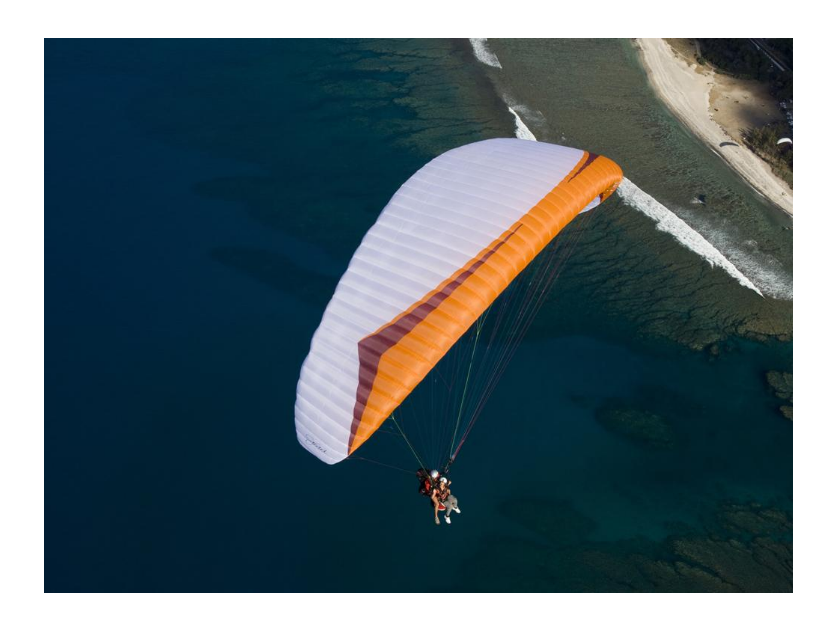


Safari Manuel d'utilisation



Merci de lire ce manuel avant d'effectuer votre premier vol

Merci...

Merci d'avoir choisi le Safari. Nous sommes certains que ce parapente vous procurera de merveilleux moments et vous permettra de progresser tout au long de votre carrière de pilote de parapente. Ce manuel contient les informations dont vous aurez besoin pour faire voler et prendre soin de votre voile. Une bonne connaissance de votre équipement vous permettra de pratiquer dans les meilleures conditions de sécurité et de maximiser votre performance et votre plaisir.

Merci de transmettre ce manuel, au nouvel utilisateur de votre parapente quand vous le revendrez.

Bons vols,

GIN Team

Informations Sécurité

En achetant notre équipement, vous devez être un pilote de parapente breveté et vous acceptez tous les risques inhérents à l'activité parapente incluant les dommages corporels ou le décès.
Une mauvaise utilisation du matériel Gin Gliders peut augmenter les risques inhérents à cette activité. En aucun cas, Gin Gliders Inc. ou le vendeur de cet équipement ne pourra être mis en cause pour les dommages survenus à la suite d'un accident quelques en soient les circonstances. L'utilisateur de produit reste en toutes circonstances, responsable de l'utilisation qu'il en fait.

Si un aspect de l'utilisation ou de l'installation de cet équipement n'est pas clair n'hésitez pas à contacter votre revendeur.

Sommaire

1. Gin Gliders

Gin Gliders a été fondé en 1998 par Gin Seok Song, concepteur et pilote de compétition, et par son team de pilotes d'essai et d'ingénieurs. La philosophie de Gin est simple : concevoir un équipement pour le parapente que lui et tout autre pilote aimeront en vol. Cet état d'esprit s'applique aussi bien pour un biplace comme le Safari que pour la plus performante des voiles de compétition actuelles : la Boomerang. Aucun produit n'est lancé sur le marché sans la complète satisfaction de Gin lui-même.

Gin a plus de 20 ans d'expérience de conception et de fabrication de parapentes. Il est soutenu par des équipes aussi expérimentées tant dans les ateliers en Corée que partout dans le monde grâce à un réseau professionnel de distributeurs et revendeurs.
Le "GIN team" a gagné la Coupe du Monde de Parapente à plusieurs reprises de 1998 à nos jours, et cumule de manière impressionnante les titres mondiaux et nationaux. Le haut niveau d'expertise de tous ces professionnels travaillant pour Gin Gliders vous assure le meilleur support produit et le meilleur service après vente.





2. Présentation du Safari

Le Safari est un nouveau concept de voile Biplace. Gin Gliders a voulu créer une voile répondant exactement au besoin du pilote actuel. Le Safari offre une sécurité et stabilité à toute épreuve. Ceci permet au pilote et à son passager de voler serein tout en développant ses sensations pour acquérir un pilotage actif. Il est facile à décoller, il offre les mêmes sensations de pilotage qu'une voile solo. Le Safari vous permettra de découvrir le plaisir du vol biplace, sans aucun compromis pour la sécurité de son équipage.

Pour qui et pour quoi...

Le Safari est un parapente biplace et il convient aussi au vol solo pour les pilotes les plus lourds. C'est un biplace destiné aux pilotes professionnels ou aux pilotes souhaitant s'équiper d'une voile avec de bonnes performances et une grande marge de sécurité. Le Safari a été conçu pour réaliser tous types de vols : des vols en soaring jusqu'aux vols thermiques sans oublier les vols de distance.

Un design innovant

Gin Gliders a apporté d'importantes améliorations dans le Safari comparé à son predécesseur, le Becool. Performance, gonflage, maniabilité et virage ont été améliorés tout en conservant la sécurité et le confort de vol acquis.

Les entrées d'air en « zigzag » ont été conçu pour maintenir une pression optimale à l'intérieur de la voile, et ce à tout régime de vitesse, pour une meilleure prise en charge dès que la voile est gonflée.

Des nouvelles lattes légères renforcent le bord d'attaque pour un gonflage plus facile, pour une meilleure performance et pour une plus longue durée de vie de votre voile.

La cascade de freins possède une nouvelle suspente haute ce qui favorise les retours d'informations de la voile au pilote.

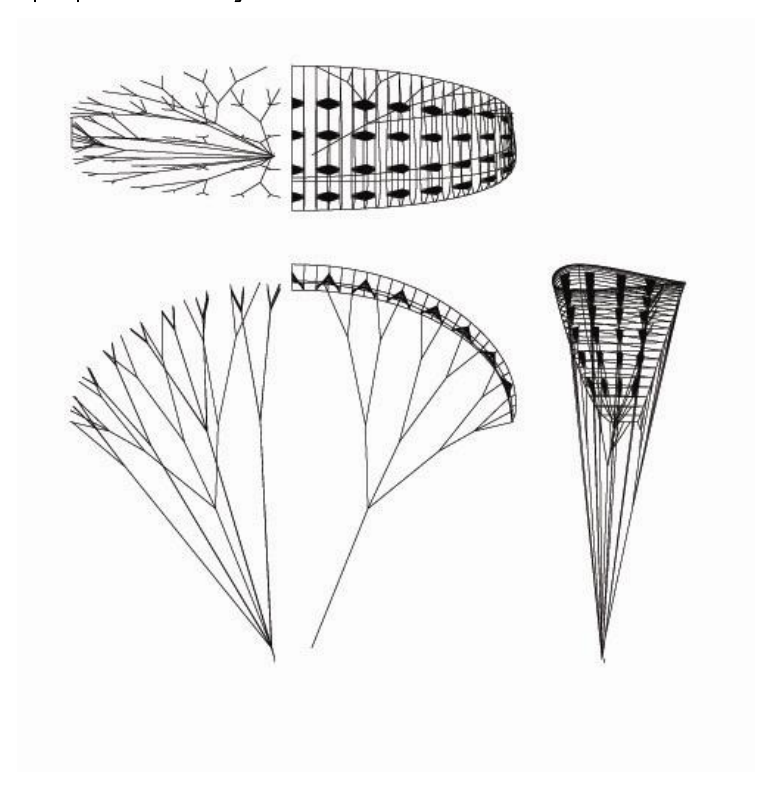
Ceci permet une montée en thermique efficace et facile, tout comme une meilleure efficacité en soaring, même lors de petites conditions. La poignée de frein est reliée par un émerillon pour éviter à la suspente de twister après une utilisation prolongée.

La course des trims est plus longue pour exploiter une plus large plage de vitesse en vol.

Le poids et la trainée ont aussi été diminués en variant les diamètres des suspentes utilisées et leur nombre, ainsi qu'en intégrant un nouveau tissu léger.
Les suspentes qui équipent le Safari ont été méticuleusement choisies pour le rendre très sûr et pour garantir un long vieillissement.

Chaque suspente basse a une résistance de 469 kg et les étages
supérieurs ont une résistance encore plus importante.

Ces innovations et beaucoup d'autres encore vous assurent que vous avez choisi, avec le Safari, le meilleur parapente de sa catégorie.



Construction

Toutes nos voiles sont fabriquées dans les ateliers Gin Gliders en utilisant les techniques et matériaux les plus modernes.
Une attention extrême est portée tout au long du processus de fabrication de nos voiles. Chaque voilure est assemblée par une seule couturière. Les suspentes sont coupées sous tension par un robot spécialement conçu pour Gin Gliders, et chaque longueur du suspentage est mesurée électroniquement en fin de process.
En utilisant ces concepts et ces méthodes de construction, Gin renforce sa position de référence en terme de qualité de fabrication et de vol.

3. Avant de voler

Inspection de livraison

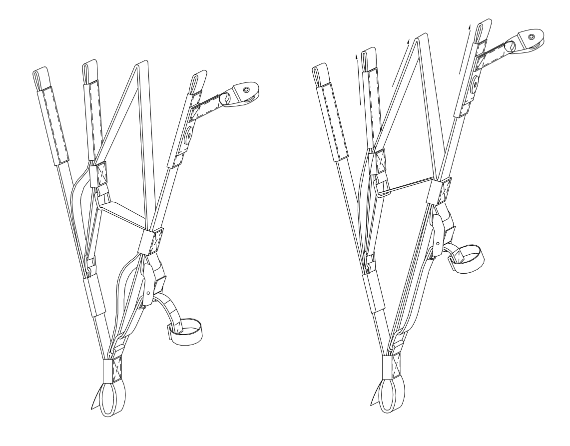
Le Safari avec un sac de portage de 201 l, des écarteurs, un sous-sac, une sangle Velcro de compression, du tissu ripstop pour réparer les petits accros, 2 maillons Acier Inox et ce manuel. Votre instructeur et revendeur doit avoir effectué un gonflage d'inspection et un vol avant de vous livrer la voile.

Elévateurs à trims

Les élévateurs du Safari sont équipés de trims sur les élévateurs D.

Relacher les trims permet d'augmenter la vitesse maximum d'approxivativement 6 km/h. Les trims sont très utiles pour ajuster la vitesse suivant la variation du poids total volant (équipement + pilote + passager).
Nous vous recommandons de voler avec les trims au neutre (tous les élévateurs à la même longueur) si vous volez en milieu ou partie supérieure de la plage de poids. Si vous volez dans la partie inférieure de la plage de poids, il est conseillé de détrimmer pour obtenir une vitesse supérieure, une meilleure pénétration et un meilleur comportement et feeling en thermique.
Les trims peuvent aussi augmenter la pénétration et la glisse face au vent.

Elevateurs	A	B	C	D
Longueur des trims au neutre	37 cm	37 cm	37 cm	37 cm
Longueur des trims fermée	37 cm	37 cm	37 cm	37 cm
Longueur des trims ouverte	37 cm	38.2 cm	40.5 cm	44 cm



Ecarteurs

Le Safari est livré avec une paire d'écarteurs d'origine Gin Gliders. Les points d'attache pilote sont plus courts et verts ; les points d'attaches passager sont plus long et noirs. L'un des points d'attache principal au centre doit être connecté aux élévateurs du biplace.

Vous pouvez ajuster la hauteur d'attache du passager grâce aux deux positions proposées sur les écarteurs suivant le poids du passager. Si le passager est plus lourd que le pilote, connectez le passager en position haute. Si le passager est plus léger ou très grand, attachez-le en position basse. Il est bien entendu que vous attacherez votre passager à la même hauteur à gauche et à droite !

Si la différence de poids entre le pilote et le passager est très grande, vous pouvez aussi équilibrer le poids en utilisant les différentes positions du point d'attache central de l'écarteur pour se connecter aux élévateurs. Si le passager est beaucoup plus léger que le pilote, placez le maillon principal dans le point d'attache le plus écarté du pilote. Essayez toujours de trouver le bon équilibre.

Vos sangles de parachute de secours doivent être connectées aux points d'attache principaux de chaque écarteur. Un Velcro a été cousu afin de maintenir la sangle sur le long de l'écarteur.

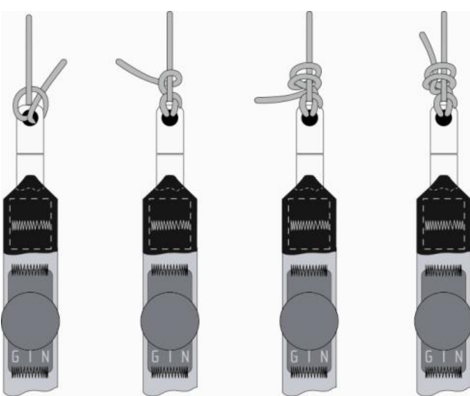
Nous vous conseillons d'utiliser les maillons livrés avec l'aile, avec une résistance minimum de 2,4 kN pour la connection principale entre les élévateurs et les écarteurs, mais aussi pour la connection des sangles de secours aux écarteurs.



Réglage des freins

La longueur des drisses de frein du Safari correspond à la longueur des tests en vol EN (LTF). Leurs réglages ont été effectués par nos pilotes d'essais et ne doivent pas être modifiés.

Attention si vous souhaitez tout de même modifier leur réglage, nous vous recommandons de procéder par étape de 2 cm et de tester en vol après chaque changement. Attention également que les freins n'agissent pas en position complètement détrimmée.
Si vous devez changer vos poignées de frein, référez vous aux schémas ci-dessous pour les rattacher.



Le sac de portage

Tous les parapentes Gin Gliders sont livrés avec un sac en Ripstop KODURA® spécialement conçu pour garder votre équipement stable sur votre dos avec une position de portage ergonomique, confortable et en même temps facile d'utilisation. Pour le Safari, le sac XXL fourni est d'une capacité de 200 l pour pouvoir contenir tout votre équipement. Il y a des sangles de compression internes et externes. Les sangles externes positionnées sous le sac ont été conçues pour les petits pilotes. Biens réglées, elles repositionnent le sac correctement ce qui l'empêche de se balancer et de taper vos hanches ou vos membres inférieurs quand vous marchez.
Le sac doit être correctement chargé pour vous assurer un maximum de confort. Placez d'abord la voile dans la sellette du pilote, puis mettez le haut de la sellette dans le bas du sac avec la voile positionnée sur la partie dorsale (voir illustration). Puis placez la sellette passager et les casques au dessus.

Votre sellette

Le Safari a été certifié avec une sellette à système ABS (type GH). 99% des sellettes construites après 1993 ont été conçues selon ce principe. D'autres types de sellettes ne doivent pas être utilisées. Consultez le constructeur de votre sellette ou votre revendeur en cas de doute.

L'ajustement de la ventrale contrôle la distance entre les maillons des 2 élévateurs ce qui affecte aussi le comportement en 360° et modifie la maniabilité et la stabilité du parapente.
Resserrer la ventrale augmente la stabilité, la relacher la diminue.
Gin Gliders dessine, conçoit et règle ses voiles avec un écartement de 44 cm. Nous vous recommandons d'adopter un écartement de 42 à 50 cm en fonction de la taille et du modèle de sellette utilisé. Il n'y a pas besoin de voler ventrale très sérrée avec le Safari, car il n'y a aucune tendance à se sentir instable comme avec des parapentes de plus anciennes générations.

Certification de la plage de poids

Le Safari doit être utilisé dans la plage de poids pour laquelle il est certifié, (Cf spécifications techniques à la fin du manuel). Le Safari est certifié pour les vols solos ou biplace.
Le PTV est obtenu en additionnant le poids du pilote, de son passager, de la voile, des sellettes, du parachute de secours et de tous les accessoires. La méthode la plus facile pour calculer votre PTV est de monter sur une balance prêt à voler avec l'ensemble de votre équipement sur le dos puis de peser votre passager et d'additionner le tout !

L'indispensable

Pour piloter cet équipement, vous devez:
Avoir reçu un enseignement thérorique et pratique approprié au vol Biplace Parapente, et être qualifié Biplace.
Vous devez avoir l'entrainement, les connaissances et l'expérience nécessaires à l'utilisation de cette catégorie de parapente et être un pilote solo expérimenté.
Avoir souscrit les assurances et licences nécessaires à la pratique du parapente biplace obligatoires dans votre pays.
Etre dans un état de santé physique et mental normal, ne pas être sous effet de l'alcool ou autres drogues
Voler seulement dans des conditions aérologiques adaptées à la pratique du parapente (et à votre niveau et expérience de vol). N'oubliez jamais que vous êtes responsable de la sécurité de votre passager.
Porter un casque (pilote et passager), et vous munir d'un parachute de secours homologué.
Avoir fait une visite prévol complète de l'équipement.
Utiliser un décollage et un site de vol sans risques.

.

4. Voler avec le Safari

Dans un premier temps, avant de voler, nous vous recommandons de vous entraîner à gonfler votre Safari en pente école ou sur un terrain plat. Faites vos premiers vols avec votre Safari en conditions calmes et sur un site familier.

Préparation au décollage

Toujours suivre la même méthode de préparation et de prévol est important pour voler en sécurité. Nous vous recommandons la méthode suivante:
En arrivant sur le site de vol, observez les conditions: vitesse et direction du vent, l'affluence, les zones turbulentes et les cycles de thermiques.
Inspectez votre parapente, sellette, la poignée et l'aiguille de votre parachute de secours, votre casque et tout autre équipement.
Choisissez une zone de décollage suffisamment large et sans obstacle.
Etalez votre voile en respectant la forme en plan de votre voile, démêlez les suspentes et les élévateurs.
Attachez vous à votre sellette sans oublier vos sangles de cuisses ! Mettez votre casque.
Connectez vos élévateurs aux maillons de votre sellette, vous assurant qu'il n'y a pas de « tour de sac » ou de suspentes emmêlées.
Connectez votre accélérateur.
Faites une dernière inspection en mettant vos suspentes légèrement sous tension, pour
être sûr qu'il n'y a pas de nœuds ou que vos suspentes ne sont pas accrochées au sol par une racine ou qu'aucun intrus ne reste emmêlé à vos suspentes. Vérifiez tout particulièrement en cas de vent nul ou très léger.
.

Check list de prévol:
Parachute de secours: la goupille et la poignée en place
Mentonières de casque fermées
Toutes les boucles des sellettes pilote et passagers sont correctement fermées (les cuissardes entre autres)
Tous les maillons sont en bon état et correctement fermés.
Les suspentes sont démêlées.
Le parapente est ouvert et dans le sens du vent. Le vent est correct.
L'espace aérien libre.

Le Décollage

La clé du succès des bonnes techniques de décollage est dans la pratique au sol dès que vous le pouvez. Vous pouvez aussi décoller face à la voile avec le Safari. Expliquez la procédure clairement à votre passager.

Décollage par vent nul ou très faible

Le Safari gonfle très facilement par vent nul. Gonflez simplement le parapente avec les élévateurs A (poignées de freins dans les mains bien entendu), en gardant vos bras fléchis et vos mains à hauteur de vos épaules. Vos bras durant la monté de la voile doivent décrire un arc de cercle. Il n'est pas nécessaire de tirer fort sur vos élévateurs. Regardez votre voile pour vérifier que votre parapente est correctement gonflé et qu'il n'y a pas de nœuds ou cravates avant de décoller. Quand la voile arrive au dessus de votre tête courrez énergiquement. Si quelque chose ne va pas, arrêtez le décollage si vous n'êtes pas encore en l'air, en décrochant la voile. Sur un décollage pentu, décrochez un côté de la voile ; et courrez parallèlement à la pente. Si le parapente monte de travers, et que la situation est récupérable, déplacez vous vers le côté le plus bas plutôt que d'essayer de contrer du côté opposé.
Une légère pression sur les freins et quelques pas énergiques favorisent toujours un bon décollage, comme pour tout parapente.
Il ne sera pas nécessaire de donner une violente impulsion de départ : Démarrer sa course d'élan au bord de fuite et claquer la voile est fortement déconseillé. Détrimmer légèrement la voile, par vent nul, peut aider le gonflage.

Décollage par vent fort:

Bien qu'il soit tout à fait possible de décoller dos à la voile, nous vous recommandons néanmoins la technique de décollage face à la voile. En tenant les freins, retournez vous face à la voile en passant les élévateurs d'un côté par dessus votre tête. Le passager doit toujours regarder dans la direction où il va courir pour décoller. Nous vous suggérons gonfler partiellement votre voile ce qui permet d'éclaicir le suspentage. Verifiez que l'espace aérien est clair devant le décollage et tirez doucement les élévateurs A. Quand la voile arrive au dessus de votre tête, ralentissez en tirant sur les freins progressivement et en dosant votre action, tournez vous et décollez. Par vent fort avancez de quelques pas vers la voile pendant sa montée.

Clés et Noeuds

Si vous décollez avec une clé, écartez vous du relief et du trafic avant d'entreprendre toute action corrective. Contrez à la sellette et à la commande opposée tout en pompant au frein du coté de la clé. Attention, dosez vos actions aux freins afin d'éviter de vous mettre en sous vitesse et donc de ne pas risquer une phase parachutale ou un départ en négatif. Si la clé ou le nœud est trop sérré pour disparaître en pompant, dirigez vous immédiatement vers l'atterrissage et posez vous avec précaution.

Taux de chute mini et finesse max

Le taux de chute minimum se trouve en tirant d'environ 30 cm sur les freins. La finesse maximum thérorique est obtenue en volant bras hauts.

Le vol accéléré

Les trims vous aideront à améliorer votre glisse et pénétration face au vent fort. Détrimmez pour augmenter votre vitesse et mettez les au neutre (position normale) pour voler à vitesse normale.

Evitez de voler détrimmé proche du sol ou en turbulence. L'aile réagira plus agresssivement après une fermeture avec les trims ouverts.

Le pilotage actif

Le Safari a une haute pression interne, une très bonne résistance à la fermeture et un très haut niveau de sécurité passive. Il est toutefois déjà recommandé de toujours pratiquer un pilotage actif qui vous aidera et entraînera à éviter des fermetures dans les grosses turbulences. La clé du pilotage actif est de garder votre voile au dessus de votre tête. Si la voile à tendance partir derrière vous relevez les mains. Si la voile part devant vous ralentissez-la aux freins. Si vous sentez une perte de pression sur un côté de la voile, appuyez doucement sur le frein opposé ou contrez à la sellette. Dans tous les cas, faites attention de toujours garder une vitesse/air suffisante et évitez le surpilotage.
Le Safari a une pression à la commadne qui augmente progressivement et vous ne pourrez pas être en phase parachutale ou décrochage en l'obtenant pas action sur les commandes. Toutefois when vous atteignez le point de décrochage, vous sentirez la pression sur les freins qui était très forte, soudainement se réduire ; à ce stade relachez immédiatement la pression sur les commandes.

En turbulence

Une fermeture peut arriver en forte turbulence. Le Safari reprendra son vol normal dans presque toutes les configurations de vol, donc si vous avez un doute, relevez les mains et laissez le parapente voler. Il est toutefois recommandé de pratiquer le pilotage actif expliqué ci-dessous, pour permettre à votre parapente de reprendre le vol plus rapidement.

Fermeture asymétrique

En cas de forte turbulence, en cas de fermeture asymétrique, le Safari réouvrira rapidement et facilement d'elle même sans action du pilote mais évidemment la course de la voile sera un peu altérée. Cela implique de ne pas se trouver près du sol, du relief ou d'autres aéronefs. Pour garder complètement son cap vous pourrez appliquer une force mésurée sur la commande opposée à la fermeture. Si vous "pompez" sur la commande du côté fermé, la voile réouvrira plus rapidement. Mesurez vos gestes, attention aux départs en négatif et n'oubliez pas de laisser la voile reprendre de la vitesse après qu'elle ait réouvert.

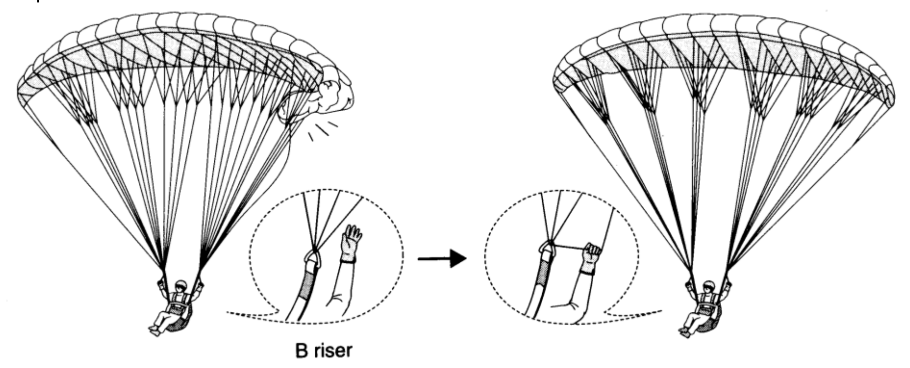
Fermeture frontale

Lors d'une fermeture frontale, le Safari retrouvera rapidement son vol normal sans action du pilote. La voile retrouvera sa vitesse/air avec une petite abattée. Si vous contrez aux commandes, faites attention de ne pas surpiloter.

Cravate

Une cravate peut arriver suite à une grosse fermeture: le bout d'aile se trouve pris dans les suspentes et celles-ci l'entourent. Cela arrive extrêmement rarement avec la Safari mais le pilote doit tout de même être capable de gérer cette situation. Contrez à la sellette ou doucement à la commande du côté opposé. Gardez une bonne vitesse pour éviter la phase

parachutale ou un départ en négatif. Sur tous les modèles Gin Gliders, il y a une suspente basse indépendante pour le stabilo qui est reliée à l'élévateur B. C'est souvent cette suspente qui est en cause lors d'une cravate. Tirez dessus jusqu'à ce qu'elle soit tendue et en principe la cravate disparaît.



Vrille à plat

En vol normal, vous serez très loin de vous trouver dans une telle situation. Toutefois si cela arrivait, relevez juste les freins et laissez la faire son abattée et votre voile reprendra son domaine de vol normal.

Cacasde d'incidents

Beaucoup d'accidents sont le résultat de surpilotage lors d'incidents de vol, c'est à dire de corrections de pilotage qui sont trop appuyées ou à l'inverse de l'action adéquate. Une mauvaise réaction à une fermeture peut souvent s'avérer pire que de laisser la voile revenir seule en vol normal. Le manque d'expérience est souvent la cause de ce genre d'erreur.

Descentes rapides

Il peut vous arriver de devoir descendre rapidement. Généralement parce que les conditions aérologiques deviennent mauvaises. Avant tout, apprenez à anticiper l'évolution des conditions pour décider d'aller se poser avant de ne devoir utiliser les techniques ci-dessous. Nous vous conseillons d'apprendre ces techniques dans une école professionnelle.
Sachez que si ces techniques de descente rapide sont effectuées trop fréquemment, elles peuvent avoir des incidences sur le vieillissement de votre voile.

Les Grandes Oreilles

"Faire les oreilles" est une méthode très sure pour perdre de l'altitude tout en maintenant une marche en avant. Pour faire les oreilles, repérez la suspente extérieure de chaque élévateur A. Prenez-la le plus haut possible et tirez fermement.
Le Safari est équipé d'un kit "oreilles" de série qui facilite la mise en oeuvre de cette manoeuvre. Tirez simplement les poignées rouges velcrotées aux élévateurs vers l'extérieur

puis vers le bas, puis maintenez les en bloquant le nœuds fait sur les suspentes dans le systèmre prévu à cet effet.



Mais malgré le bruit du vent qui s'amplifie, votre vitesse-sol n'augmente pas. C'est toutefois une bonne méthode pour perdre de l'altitude modérément, en maintenant une vitesse correcte.
Nous vous conseillons de détrimmer pour obtenir un taux chute plus important tout en maintenant une bonne vitesse/air.
Pilotez votre voile à la sellette pendant cette procédure.
En enlevant la suspente de son bloqueur, les oreilles du Safari réouvriront toutes seules. En approche-terrain avec les grandes oreilles, réouvrez les au moins 100 m au dessus du sol. Ceci évite des phases parachutales ou autres incidents en volant dans le gradient à l'approche du sol.
En cas extrême, si vous ne pouvez pas relacher les oreilles avant l'approche finale, conservez les jusqu'à l'arrondi final.

Parachutale aux «B»

Pour perdre de l'altitude rapidement, sans subir l'influence de la force centrifuge, vous pourrez utiliser la technique des «B».
Toutefois réussir une descente au "B" en biplace est très difficile et n'est pas recommandée avec les biplaces Gin Gliders. Si vous voulez tout de même essayer, saisissez les élévateurs "B" au dessus des maillons, faites pivoter vos mains et tirez fortement vers le bas. Il y a un point dur au départ, puis ça devient plus facile. Une fois tirés, ne les relâchez pas immédiatement, attendez que la voile se stabilise. Le Safari n'a pas tendance à rester en parachutale en sortie de B. Nous vous recommandons toutefois de les relâcher symétriquement et franchement.

Descente parachutale

Le Safari n'a pas tendance à entrer ou à rester en phase parachutale sans action spécifique du pilote. Si toutefois cela se produisait, détrimmez puis poussez les élévateurs "A" vers l'avant pour reprendre de la vitesse. N'utilisez pas les freins durant toute phase parachutale.
Vous saurez que vous êtes en phase parachutale quand vous sentirez que votre voile est "molle" et aussi parceque vous sentirez moins le vent relative sur le visage... Une phase parachutale est généralement liée soit à des conditions aérologiques turbulentes soit à un

excès de freinage.

Décrochage
Le décrochage est une manoeuvre extrême que vous ne devriez jamais être obligé de provoquer en particulier en biplace.

Spiral dive (360°)
La descente en 360° doit être considérée comme une manœuvre extrême. Les 360° engagés constituent une technique de descente très efficace. Pratiquez la descente en 360° avec précaution et de façon peu engagée pour sentir le comportement du Safari. Combinez la force et l'action sur le frein sur un côté de manière graduelle. Laissez la voile s'engager dans la spirale pendant un ou deux tours. Une fois que vous vous trouvez dans la phase de rotation vous pouvez contrôler votre taux de descente avec la force dans le frein et la sensation d'augmentation du poids dans la sellette, en relâchent le frein intérieur et en appliquant une tension sur le frein extérieur.
Le choix de la sellette peut modifier le comportement de votre Safari en sortie de 360° pouvant influer sur la neutralité spirale.
Si cela arrive, comme on vous l'a enseigné en école de parapente, une sortie de 360° se pilote : il faut accompagner la voile dans cette procédure c'est à dire intervenir à la sellette ou à la commande opposée si la voile à tendance à rester dans la configuration 360°.
ATTENTION, un pilote peu habitué aux 360° engagés et/ou déshydraté peut rapidement perdre conscience dans ce type de manoeuvre ! Pratiquez cette technique de descente rapide prudemment et descendez avec un taux de chute raisonnable pour garder la maîtrise de votre voile. Pour facilement contrôler l'importance de la force centrifuge sur votre corps, gardez un peu de frein du côté extérieur. Pour annuler les effets de pendule et/ou les fermetures en sortie de 360° engagés, laissez la voile décélérer doucement pendant un ou deux tours, en contrôlant au frein extérieur et/ou en arrêtant de vous pencher dans votre sellette. Les 360° engagés en conditions turbulentes ne sont pas recommandés. Rappelez vous que tout aéronef demande à être controlé en sortie de 360° engagés.
Faites attention à votre passager. Allez-y doucement et jamais proche du sol.

Piloter sans les freins
Si un frein, quelque en soit la raison, n'est pas opérationnel, vous pouvez diriger le Safari doucement avec les élévateurs «D». Vous pouvez aider cette action pour diriger votre voile en vous penchant dans la sellette. Attention de ne pas agir trop fortement sur les «D» pour éviter de partir en négatif: votre voile a toujours besoin de vitesse pour voler correctement...

Acrobatie
Le Safari n'est pas conçu pour l'acrobatie et toutes les manoeuvres extrèmes diminueront la vie de votre voile.

Atterrir avec le Safari
Choisissez un terrain d'atterrissage libre de tout obstacle et évaluez avec attention la force et la direction du vent. La vitesse minimum étant très basse sur le Safari, cela vous permettra de

faire un atterrissage en douceur avec une bonne ressource quelles que soient les conditions. Il est conseillé d'approcher de l'atterrissage avec suffisamment de vitesse pour réaliser une meilleure ressource. Ne faites pas votre dernier virage trop bas ou trop appuyé.
Avant d'atterrir, demandez à votre passager de sortir de la sellette et de passer en position debout. Puis glissez vos jambes vers l'avant de la sellette pour adopter vous aussi la position debout. NE JAMAIS atterrir en position assise : c'est dangereux pour votre dos même si vous avez une très bonne protection dorsale, qui n'est qu'un système de sécurité passif. La position debout est une sécurité active beaucoup plus efficace. Il est possible d'atterrir en position « côte à côte ». Décalez votre passager d'un côté de votre hanche : vous bénéficierez d'une meilleure mobilité au sol s'il faut réaliser des pas rapides au posé.

Le treuillage

La Safari convient parfaitement à la pratique du treuil. Le Safari durant cette procédure de décollage particulière n'a pas de tendance parachutale ou à décrocher. Il est préférable de toujours treuiller les trims relachés. Il y a suffisamment de marge de pilotage pour remettre la voile dans l'axe ou contrer durant la montée. Utilisez du matériel approprié et certifié pour un usage en biplace avec les précautions et systèmes de sécurité spécifiques à cette pratique, et surtout avec une équipe de treuillage expérimentée et diplômée.

Le vol motorisé

La certification parapente DHV n'inclut pas la pratique du paramoteur. Toutefois le Safari convient parfaitement à la pratique du paramoteur par son gonflage et décollage facile, sa maniabilité, et sa stabilité. Utilisez toujours des paramoteurs convenant au Safari, pour cela consultez votre revendeur GIN spécialisé Paramoteur.

5. Entretien, maintenance et reparation

Les matériaux utilisés sur le Safari ont été selectionnés avec attention pour un vieillissement optimum. Toutefois les précautions suivantes assureront à votre parapente un meilleur état et une plus longue période de fonctionnement. Une usure préamaturée est souvent dûe à un manque de précaution lors de l'utilisation au sol, lors du pliage ou du stockage, à une exposition aux produits chimiques, à l'humidité ou la chaleur.

La voile au sol

Le Safari doit éviter:
- Les chocs violents (par exemple si le bord d'attaque heurte le sol en pleine vitesse)
- D'être traîné sur le sol.
- De marcher sur les élévateurs, sur les suspentes ou sur la voilure.
- D'ouvrir votre voile sans la démêler auparavant dans le vent fort.

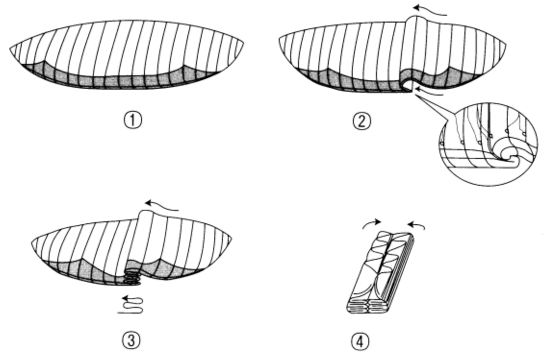
Votre voile doit être pliée et emballée aussi lâche que possible, ne la compressez pas.

Les U.V.

Evitez de laisser votre parapente exposé au soleil inutilement. Les rayons ultraviolets endommagent son tissu très technique.

Instruction de pliage

Nous vous recommandons fortement de plier votre parapente "façon accordéon" (voir illustration). Ce type de pliage nécessitera un peu plus de temps au début tant que vous n'y serez pas habitué, mais préserve la rigidité des renforts du profil. Votre voile vieillira moins rapidement: ses performances, sa vitesse, son gonflage... ne s'en porteront que mieux.



Transport et Stockage

L'humidité est le pire ennemi de votre parapente, accélérant de façon irréversible le vieillissement du tissu, des suspentes et des renforts. Le Safari doit donc rester sec. Ne rangez pas votre parapente pour une longue période avec du sable, du sel, de la boue ou autres

matières pouvant entrer et moisir dans les caissons. Laissez le toujours sécher naturellement avant de le stocker dans un endroit sec et frais. Laissez le sac et le sous-sac ouverts dès que vous le pouvez pour laisser les résidus d'humidité s'évaporer. Ne le transportez ou stockez pas à proximité d'agents chimiques tel que l'essence, les huiles ou autres solvants.
Ne le laissez pas dans des endroits surchauffés tel que le coffre d'une voiture en plein soleil.

Nettoyage

Nettoyez le uniquement à l'eau claire sans utiliser d'agents abrasifs ou de détergents. Ne nettoyez votre voile qu'en cas de réelle nécessité comme en cas de contact avec de l'eau salée. Ne jamais laisser sécher votre voile en plein soleil, ce qui pourrait avoir de graves conséquences sur votre tissu, les suspentes et par conséquence sur le comportement aérodynamque de votre voile.

Révisions et intervalles de révisions

Votre Safari doit être complètement revise par un atelier de réparation et de révision agréé Gin Gliders:
Si vous avez une utilisation non commerciale, effectuez la première revision après 24 mois ou 200 heures de vols. Pour les revisions suivantes tous les 24 mois ou 100 heures de vols. En cas d'utilisation commerciale, nous vous conseillons une première revision après 12 mois ou 200 heures de vols. Puis chaque 12 mois ou 100 heures de vols pour les révisions suivantes.
Une révision complète et régulière vous premettra d'avoir l'esprit tranquille et de prolonger la durée de vie de votre parapente. Des révisions supplémentaires doivent être faites en cas de doute, de comportement en vol douteux, de perte de performance, ou d'incidents violents sur le bord d'attaque par exemple.
Vous devez néanmoins vérifier si vos suspentes et la voilure ne sont pas abimées, si tous les maillons sont en bon état et correctement fermés avant chaque vol.

Réparations

Réparations : les petits trous dans la voile peuvent être réparés par du tissu adhésif. Les suspentes endommagées doivent être remplacées par votre distributeur ou revendeur officiel GIN. Un gonflage devra obligatoirement être effectué après toute intervention.
Les réparations majeures de voilure comme les remplacements de panneaux ou de cloisons doivent être effectués par l'atelier de réparation agréé Gin Gliders.
Tous les instructions de maintenance et de revision qui sont indiquées dans la section anglaise de ce manuel, sont aussi disponible en français sur le site internet : www.gingliders.com

6. Références

Tests et certifications

Le Biplace Gin Gliders Safari a passé la certification EN-B and LTF-B avec le système de trims.
Le Safari a aussi passé avec succès les test en charge et en choc à 8 fois le poids total maximum volant.



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by



Load test report EN

The model describe hereafter is in conformity with
the load and shock tests carried out by:
para-test.com, official test laboratory of Switzerland
EN 926-1:2006

Manufacturer	**Gin Gliders Inc.**
Glider model	**Safari 42**
Max. load (kg)	**222 kg**



Shock test
1200 daN
The model had no appearant damages to question its airworthiness.

Mechanical resistance test
The model had been tested to 8G of it's total weight in flight during 3 sec

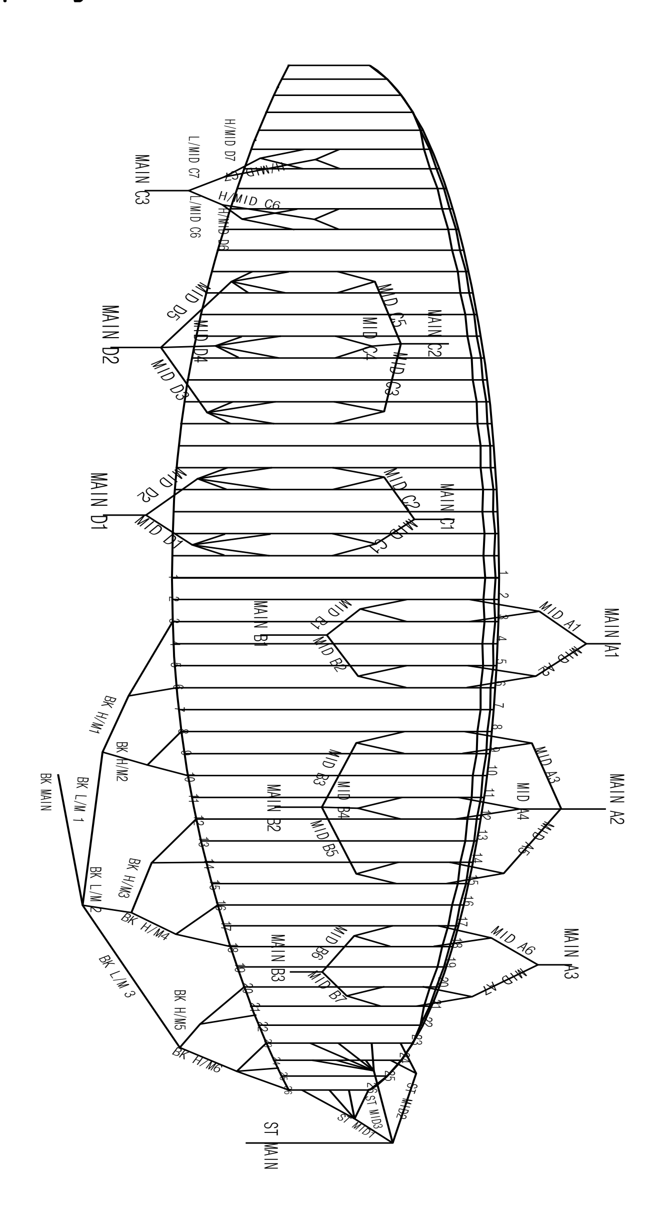
Villeneuve, 30. 10. 2010

Alain Zoller

Spécifications techniques

SIZE		40	42
FLAT	AREA	39.5m²	42.15m²
	SPAN	14.52m	15.00m
	A.R	5.34	5.34
PROJECTED	AREA	33.66m²	35.92m²
	SPAN	11.35 m	11.72m
	A.R	3.83	3.83
CHORD	ROOT	3.44m	3.55m
	TIP	0.73m	0.75m
TOTAL HEIGHT		8.98m	9.28m
CELL NUMBER		50	50
GLIDER WEIGHT (kg)		8.2 kg	8.8 kg
WEIGHT IN FLIGHT (kg)		105 ~ 205	130 ~ 221
EN / LTF		B	B

Plan de suspentage



Description

Model		Safari
Fabric of Canopy	Top	Skytex 44, Skytex 40
	Bottom	Skytex 40
	Profile	Skytex 40, Skytex 36
	Diagonal	Skytex 40
	Reinforcement	SR-Scrim x 15
	Bridle	Nylon 13mm
Suspension Line		Liros DSL 70 / TGL 120, 140, 220, 280,400
Riser		Guth & Wolf 20mm
Maillons		Ansung Stainless steel 4.0Ø
Thread		HT Polyester Yarn 150D/3, 225D/3

" Concevoir des parapentes est un challenge personnel fait de découvertes, d'une recherche perpétuelle de la perfection. Prenez du plaisir à voler avec des ailes que nous avons eu du plaisir à créer."

- Gin Seok Song

Un effort important a été fait pour vous communiquer dans ce manuel de vol des informations importantes et utiles, mais rappelez vous que ce n'est pas un livre d'apprentissage du vol, et qu'une formation dans une école agréée professionnelle est indispensable à la pratique du parapente.
Ce manuel de vol peut être modifié à tout moment sans information préalable. Merci de consulter www.gingliders.com pour les dernières informations concernant le Safari et les produits Gin Gliders.